Deutscher Bundestag **Drucksache 18/13173**

18. Wahlperiode 18.07.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Stephan Kühn (Dresden), Lisa Paus, Oliver Krischer, Matthias Gastel, Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Position der Bundesregierung zu Bestrebungen für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel

Dem Planfeststellungsbeschluss für den Flughafen Berlin Brandenburg (BER) liegt zugrunde, dass der Flugbetrieb am Flughafen Tegel (TXL) spätestens sechs Monate nach Inbetriebnahme des Flughafens Berlin Brandenburg eingestellt wird. In Berlin findet am 24. September 2017 zeitgleich mit der Bundestagswahl ein Volksentscheid über ein Volksbegehren statt, mit dem jedoch ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel auch nach der Öffnung des Flughafens Berlin Brandenburg erreicht werden soll. Sollte der Volksentscheid angenommen werden, wird der Berliner Senat aufgefordert, „sofort die Schließungsabsichten aufzugeben und alle Maßnahmen einzuleiten, die erforderlich sind, um den unbefristeten Fortbetrieb des Flughafens Tegel als Verkehrsflughafen zu sichern“ (vgl. Wortlaut des dem Volksentscheid zugrunde liegenden Volksbegehrens).

Neben dem Verweis auf die festgesetzte Schließung des Flughafens Tegel werden zudem hohe Kosten durch einen ineffizienten Parallelbetrieb der Flughäfen Tegel und Berlin Brandenburg sowie ausreichende Kapazitäten und weitere Ausweitungsmöglichkeiten am Flughafen Berlin Brandenburg angeführt, die gegen einen Weiterbetrieb sprechen. Laut Presseberichten über eine Kostenschätzung des Berliner Senats könnte alleine die Sanierung des Flughafens Tegel Ausgaben von 1 Mrd. Euro erfordern (vgl. www.rbb-online.de/politik/beitrag/2017/07/Senat-Tegel-Amtliche-Kostenschaetzung-Behoerdenpanne.html). Kosten entstehen auch durch Maßnahmen zum passiven Lärmschutz, auf die vom Fluglärm betroffene Personen rund um den Flughafen Tegel künftig Anspruch hätten. Als weitere negative Effekte eines Weiterbetriebs des Flughafens Tegel werden Sicherheitsrisiken für die Bevölkerung aufgrund möglicher Unglücke angeführt. Auch stadtentwicklungspolitische Pläne zum Wohnungsneubau sowie zur Ansiedelung eines Technologieparks auf dem Flughafengelände könnten nicht umgesetzt werden.

Die Bundesregierung ist Stellvertreterin der Bundesrepublik Deutschland als Mitgesellschafterin der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH. Sie vertritt die Position, dass sich der Zeitpunkt für die Schließung des Flughafens Tegel aus dem bestandskräftigen Widerruf der Betriebsgenehmigung von Tegel ergibt, der mit Ablauf von sechs Monaten wirksam wird, nachdem der Flughafen Berlin Brandenburg in Betrieb genommen wurde, und sieht „rechtlich keinen Spielraum für einen zeitgleichen Betrieb der Flughafen Tegel und BER“ (vgl. Antworten der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 15. Mai 2014 auf Bundestagsdrucksache 18/1431). Unklar ist folglich, auf welcher Grundlage die Aussage des Bundesverkehrsministers Alexander

Dobrindt vom 7. Juli 2017 basiert, dass „eine Hauptstadt mit zwei Flughäfen […] gut vorstellbar“ sei und man „über die Offenhaltung des Flughafens Tegel nachdenken“ könne (vgl. www.berliner-zeitung.de/berlin/verkehr/flughafen-tegel-verkehrsminister-dobrindt-denkt-ueber-offenhaltung-nach-27929908). Die Bundesregierung hat unterdessen klargestellt, dass es sich um einen „persönlichen Debattenbeitrag des Ministers“ handele, sie dagegen weiterhin zum Konsensbeschluss stehe und die bestehende Rechtslage unverändert gelte, dass Tegel nach der Eröffnung des BER geschlossen wird.

Wir fragen die Bundesregierung:

1. Wie haben sich das Fluggastaufkommen und die Anzahl der regulären Linienflüge an den Berliner Flughäfen nach Kenntnis der Bundesregierung seit 1997 entwickelt (bitte nach Flughäfen und Jahren aufschlüsseln)?
2. Wie viele reguläre Linienflüge mit Start oder Landung am Flughafen Tegel fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zwölf Monaten jeweils insgesamt und in der Zeit zwischen 22:00 und 23:00 Uhr statt (bitte nach Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?
3. Wie viele dieser regulären Linienflüge hatten nach Kenntnis der Bundesregierung eine Flugdistanz von unter 600 Kilometern (bitte ebenfalls nach den genannten Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?
4. Wie viele tatsächliche Starts und Landungen am Flughafen Tegel fanden nach Kenntnis der Bundesregierung in den vergangenen zwölf Monaten jeweils

   a) insgesamt,

   b) in der Zeit zwischen 22:00 Uhr und 23:00 Uhr,

   c) in der Zeit zwischen 23:00 Uhr und 23:30 Uhr,

   d) in der Zeit zwischen 23:30 Uhr und 0:00 Uhr

   e) sowie in der Zeit zwischen 0:00 Uhr und 6:00 Uhr

   statt (bitte jeweils nach Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?
5. Wie viele dieser tatsächlichen Starts und Landungen betreffen nach Kenntnis der Bundesregierung Flüge mit einer Flugdistanz von unter 600 Kilometern (bitte ebenfalls nach den genannten Monaten und Zeiträumen aufschlüsseln)?
6. Wie hoch ist nach Kenntnis der Bundesregierung der Anteil inländischer Flugverbindungen von und nach Berlin-Tegel, insbesondere in der Zeit zwischen 6:00 und 8:00 Uhr und 20-23 Uhr?
7. Für welche Passagierabfertigungskapazitäten war der Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung bei seiner Inbetriebnahme ausgelegt?
8. Welche Passagierabfertigungskapazitäten besitzt der Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung derzeit, und welcher IATA-Servicelevel liegt diesen Kapazitäten zugrunde?
9. Welche Passagierabfertigungskapazitäten wird der Flughafen Berlin Brandenburg nach Kenntnis der Bundesregierung bei seiner Eröffnung besitzen, und welcher IATA-Servicelevel liegt diesen Kapazitäten zugrunde?
10. Welche zusätzlichen Passagierabfertigungskapazitäten sind nach Kenntnis der Bundesregierung durch den Ausbau des Terminals am Flughafen Schönefeld sowie das geplante Low-Cost-Terminal am Pier Nord geplant, und welcher IATA-Servicelevel liegt diesen Kapazitäten zugrunde?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Welcher IATA-Servicelevel ist nach Kenntnis der Bundesregierung laut Planfeststellungsbeschluss am Flughafen Berlin Brandenburg vorgeschrieben, und welche Konsequenzen ergeben sich bei einer Unterschreitung des planfestgestellten Servicelevels?

12. Ist der Flughafen Berlin Brandenburg gemäß derzeitigem Planungsstand nach Kenntnis der Bundesregierung in der Lage, das prognostizierte Fluggastaufkommen in Berlin ohne einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel abzuwickeln?

13. Befürwortet die Bundesregierung bei einem über die geplanten Passagierabfertigungskapazitäten hinausgehenden Wachstum des Fluggastaufkommens einen entsprechenden nachfragegerechten Ausbau des Flughafens Berlin Brandenburg, sodass dieser als alleiniger Flughafen in Berlin betrieben werden kann?

14. Hält die Bundesregierung einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel auch nach der Öffnung des Flughafens Berlin Brandenburg für notwendig?

    Wenn ja, wie begründet sie diese Aussage?

15. Inwiefern unterstützt die Bundesregierung Bestrebungen für einen solchen dauerhaften Weiterbetrieb, wie sie beispielsweise im Rahmen des Volksbegehrens über den Weiterbetrieb des Flughafens Tegel formuliert werden?

16. Ist die Position von Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt, dass man über die Offenhaltung des Flughafens Tegel nachdenken könne, innerhalb der Bundesregierung abgestimmt und geeint, und wenn ja, welche Ressorts wurden in die Abstimmung einbezogen?

17. Welche neuen Erkenntnisse liegen der Bundesregierung über die Start- und Landekapazitäten am Flughafen BER im Vergleich zum Jahr 2015 vor (vgl. Interview-Aussage von Bundesverkehrsminister Dobrindt gegenüber dem Tagesspiegel vom 19. April 2015: „Der BER wird zu Beginn genügend Start- und Landekapazitäten haben.“)?

18. Welche Gespräche hat die Bundesregierung als Stellvertreterin der Bundesrepublik Deutschland als Mitgesellschafterin der Flughafen Berlin Brandenburg GmbH mit den weiteren Anteilseignern zur Positionierung zur Frage eines dauerhaften Weiterbetriebs des Flughafens Tegel geführt, und welche Ergebnisse hatten diese?

19. Hat die Bundesregierung als Vertreterin des Bundes gegenüber den weiteren Anteilseignern an der Flughafengesellschaft Berlin Brandenburg GmbH bereits vor dem 7. Juli 2017 gefordert, eine Prüfung in Auftrag zu geben, wie die notwendigen rechtlichen und betrieblichen Rahmenbedingungen für eine Offenhaltung des Flughafens Tegel geschaffen werden können, und wenn ja, in welcher Form und wann?

20. Ist die Bundesregierung der Auffassung, dass auch eine engere Zusammenarbeit mit dem Flughafen Halle/Leipzig, wie sie Bundesverkehrsminister Alexander Dobrindt bereits zur Diskussion gestellt hatte (vgl. Tagesspiegel vom 16. Februar 2017), oder ein weiterer Flughafenneubau geeignet sind, um den Luftverkehrsstandort Berlin/Brandenburg zu stärken?

21. Welche Gründe liegen nach Kenntnis der Bundesregierung dem Beschluss zur Beendigung des Flugbetriebs am Flughafen Tegel zugrunde?

22. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung zu den rechtlichen Voraussetzungen für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

23. Inwiefern ist ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel innerhalb der bestehenden Genehmigungen bzw. trotz des Widerrufs der Betriebsgenehmigung sowie der Aufhebung der Planfeststellung für den Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung möglich?

24. Welche Voraussetzungen müssten nach Kenntnis der Bundesregierung für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel erfüllt sein bzw. geschaffen werden?

25. Inwiefern hält die Bundesregierung insbesondere ein neuerliches Planfeststellungsverfahren oder die Erteilung einer neuen Betriebsgenehmigung mit vorausgehenden planfeststellungsähnlichen Untersuchungen für den Flughafen Tegel für erforderlich, um einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zu ermöglichen?

26. Welche zusätzlichen Schwierigkeiten ergäben sich aus Sicht der Bundesregierung bei der Schaffung rechtlicher Grundlagen für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel insbesondere aus der Tatsache, dass der Flughafen Tegel im Jahr 1974 auf der Grundlage alliierten Militärrechts in Betrieb genommen wurde?

27. Wäre ein Flughafen mit dem aktuellen Passagieraufkommen von Berlin Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung in einem innerstädtischen Bereich unter umweltrechtlichen und sicherheitstechnischen Gesichtspunkten genehmigungsfähig (bitte begründen)?

28. Welche Konsequenzen aufgrund des bestehenden Planfeststellungsbeschlusses ergäben sich nach Kenntnis der Bundesregierung für den Flughafen Berlin Brandenburg bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel?

29. Inwiefern besteht nach Kenntnis der Bundesregierung die Gefahr, dass bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel der Flughafen Berlin Brandenburg seine Betriebsgenehmigung verlöre?

30. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung zum infrastrukturellen Zustand beispielsweise von Gebäuden, Technik, Vorfeldern und Landebahnen am Flughafen Tegel sowie den bei einem Weiterbetrieb anfallenden Sanierungskosten als Voraussetzung für einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

31. Welche weiteren Untersuchungen zum infrastrukturellen Zustand des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

32. Welche finanziellen und wirtschaftlichen Auswirkungen hätte nach Kenntnis der Bundesregierung ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH?

33. Ist die Nutzung des Flughafens Berlin Brandenburg als künftiger alleiniger Flughafen in Berlin Teil des Businessplans für die Beihilfeprüfung durch die Europäische Kommission und damit Grundlage für die bisherige Finanzierung des Flughafenbaus in Berlin-Schönefeld, und wenn ja, welche finanziellen Konsequenzen hätte in dieser Hinsicht nach Kenntnis der Bundesregierung ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel für die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH?

34. Welche einmaligen und wiederkehrenden Mehrkosten würde ein dauerhafter Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung erzeugen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

35. Wie hat sich die Lärmbelastung in den vergangenen zehn Jahren am Flughafen Tegel, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, entwickelt?

36. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung zur Lärmbelastung, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, bei einem dauerhaften Weiterbetriebs des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

37. Welche weiteren Untersuchungen zur Lärmbelastung, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, bei einem dauerhaften Weiterbetriebs des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

38. Von welcher weiteren Entwicklung der Lärmbelastung, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der vom Fluglärm betroffenen Menschen, geht die Bundesregierung bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel aus?

39. Welche Untersuchungen und Kostenermittlungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf Maßnahmen zum passiven Lärmschutz bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

40. Welche weiteren Untersuchungen zu möglichen Kosten für Maßnahmen für den passiven Lärmschutz bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

41. Welche Kosten für Maßnahmen zum passiven Lärmschutz würden durch einen dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung entstehen, welche Annahmen zur Auslastung des Flughafens Tegel liegen den Aussagen zugrunde, und inwiefern sind diese Annahmen noch anwendbar und zeitgemäß?

42. An wie vielen Gebäuden wären bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung Maßnahmen zum passiven Lärmschutz nötig, und wie viele Gebäude davon sind Kindergärten, Kindertagesstätten, Schulen oder Krankenhäuser?

43. Inwiefern ist es nach Ansicht der Bundesregierung rechtlich zulässig, die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel zu verpflichten, den Maßnahmen zum passiven Schallschutz solche Standards zugrunde zu legen, wie sie bei entsprechenden Maßnahmen am Flughafen Berlin Brandenburg gelten, sodass in Berlin einheitliche Standards für Maßnahmen zum passiven Schallschutz gelten würden?

44. Unterstützt die Bundesregierung eine solche Erhöhung der Lärmschutzstandards für den Fall eines dauerhaften Weiterbetriebs des Flughafens Tegel?

45. Welche Kosten für Maßnahmen zum passiven Lärmschutz würden durch einen solchen höheren Standard bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung entstehen?

46. Bei wie vielen Gebäuden könnte nach Kenntnis der Bundesregierung bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel eine Übernahmeverpflichtung durch die Flughafengesellschaft bestehen?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

47. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf die Luftschadstoffbelastung durch den Flugbetrieb am Flughafen Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

48. Welche weiteren Untersuchungen zur Luftschadstoffbelastung durch den Flugbetrieb am Flughafen Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

49. Wie hoch ist der derzeitige Beitrag des Flugbetriebs am Flughafen Tegel nach Kenntnis der Bundesregierung zur lokalen Luftschadstoffbelastung, und von welcher Veränderung geht die Bundesregierung bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel aus?

50. Welche Untersuchungen hat die Flughafen Berlin Brandenburg GmbH nach Kenntnis der Bundesregierung in Bezug auf Sicherheitsrisiken für die Wohnbevölkerung durch Flugzeugunglücke bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel durchgeführt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

51. Welche weiteren Untersuchungen zu Sicherheitsrisiken für die Wohnbevölkerung durch Flugzeugunglücke bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel sind der Bundesregierung bekannt, zu welchen Ergebnissen sind diese Untersuchungen jeweils gekommen, und welche Schlussfolgerungen zieht die Bundesregierung daraus?

52. Wie hoch fällt nach Kenntnis der Bundesregierung das Sicherheitsrisiko für die Wohnbevölkerung durch Flugzeugunglücke bei einem dauerhaften Weiterbetrieb des Flughafens Tegel im Gegensatz zu einem alleinigen Flugbetrieb am Flughafen Berlin Brandenburg aus?

53. Hält die Bundesregierung daran fest, einen neuen Regierungsflughafen am Standort des Flughafens Berlin-Brandenburg zu errichten (bitte begründen)?

54. Aus welchen Gründen hat die Bundesregierung im Hauptstadtfinanzierungsvertrag 2017 den Verkauf der bundeseigenen Grundstücke am Flughafen Tegel an das Land Berlin vereinbart, und inwiefern erfordert der Verkauf dieser Grundstücke ein Nachnutzungskonzept?

Berlin, den 18. Juli 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333